CORPS LÉGISLATIF.

CONSEIL DES CINQ-CENTS.

ADRESSE

Des citoyens de Bordeaux aux citoyens Représentans du Peuple au Conseil des Cinq-Cents.

REPRÉSENTANS DU PEUPLE,

Un gouvernement corrupteur, à l'aide d'un commerce exclusif, aspire l'or du monde pour diviser l'Europe et solder les rois coalisés contre la République : sa puissance est fondée sur le commerce ; c'est donc son commerce qu'il faut attaquer pour détruire sa puissance.

Convaincus de cette vérité, les législateurs de la République avoient appelé les Français à armer contre le

commerce anglais. A cette époque, le Directoire exécutif, mu par le même sentiment d'indignation, fort de la toute-puissance des lois qu'il avoit provoquées, invita les négocians à se livrer à cette guerre auxiliaire; déja la France s'enrichissoit des dépouilles de l'ennemi commun; les commerçans commençoient à réparer les pertes causées par l'anéantissement des assignats; déja ces richesses répandues dans la circulation, recréoient le commerce intérieur, facilitoient la rentrée des contributions, et versoient dans le trésor public près du sixième de l'immense valeur des prises.

Mais depuis un an, par une suite du systême formé de jeter le découragement dans l'ame des citoyens en desséchant tous les canaux de la prospérité publique, le Directoire exécutif (remplacé), au mépris de ses engagemens solemnels de protéger la course, a suspendu l'exécution de vos lois; par des entraves innouies, a puni les négocians et les marins français d'avoir cru à ses promesses et nui au commerce anglais: toujours la calomnie et la corruption ont empêché que nos réclamations fussent écoutées.

Permettez, citoyens représentans, que nous combattions les erreurs, que nous repoussions les calomnies qui s'élèvent contre la course et que nous vous démontrions la nécessité de la protéger.

La course, dit-on, n'a pas nui au commerce anglais, et la preuve en est dans le bas prix des assurances à Londres.

Mais vous n'ignorez point, citoyens représentans, que le bas prix des assurances sous pavillon anglais n'a lieu que pour les navires sous convois; convois d'autant plus rassurans, que depuis long-temps on semble n'avoir opéré que pour détruire notre marine, et que c'est seulement à la course que nous devons l'avantage d'avoir forcé nos ennemis à ne faire le commerce sous leur pavillon que par convoi, moyen tellement onéreux, que les expéditions se fesant toutes à la fois, et ne pouvant qu'arriver de même au lieu de leur des-

tination, les spéculateurs anglais achetent plus cher, et vendent meilleur marché, ce qui est le contraire d'un commerce productif; ajoutez à ces inconvéniens ceux qui résultent du haut prix du loyer des matelots, et du renchérissement des armemens, causés par ces expéditions collectives. Ainsi donc la preuve que l'on a voulu fournir contre la course se trouve en faveur de la course.

Cinq cent quarante-cinq bâtimens armés en course ont tombé, dit-on encore, au pouvoir des Anglais depuis le commencement de la guerre jusqu'à la fin de l'an 6; mais on n'a pas dit que sur ces cinq cents quarante-cinq bâtimens les trois cinquièmes, au moins, ne sont autre chose que des chaloupes et des gabarres sorties des ports de la Manche et de la Méditerranée, dont le peu de force ne présente point d'avantages, et dont on auroit, non-seulement pu, mais dû, d'après les lois, empêcher l'armement; et encore pour juger, sous ce rapport, des avantages de la course et de ses inconvéniens eût-il fallu présenter le tableau de la quantité des navires et de leur valeur pris à l'ennemi par nos corsaires. Mais, sans faire cette addition, les capitaux acquis aux villes maritimes par la course, et le mouvement que ces travaux ont donné dans nos ports, sont autant de preuves des avantages de ce commerce.

Les négocians abandonnent les branches de commerce qui ne rendent pas, et tout ce qu'ils ont fait depuis un an pour expédier leurs corsaires, malgré les efforts des Anglais et du ministre de la marine, sont de nouvelles preuves du succès de la course; d'ailleurs, citoyens représentans, nous aurions bien moins perdu de corsaires et bien plus conservé de prises, si nos côtes, loin d'être livrées au plus funeste abandon, avoient été défendues par une foible partie des forces que des opérations maritimes, dont on est encore à concevoir les vues, nous ont fait perdre, et sur lesquelles les détracteurs de la course gardent un silence si spirituel. Combien de fois n'a-t-on pas vu de misérables petits corsaires de Jersey

enlever dans notre golfe, non défendu, et même à l'embouchure de nos rivières, des prises de valeur énormes, et des navires français ! Nous citerons à notre tour, à l'appui de l'abandon absolu auquel on a livré le commerce, le haut prix des assurances dans nos ports, même pour le cabotage, prix si énorme, qu'il en coûte autant aujourd'hui pour faire assurer de Bordeaux à Brest, qu'il en coûtoit, dans la dernière guerre, pour faire faire des assurances de Bordeaux jusque dans les mers des Indes, et c'est-là sans doute une preuve du zèle du ministre de la marine à protéger le commerce, depuis que, par amour pour lui, il fait la guerre à la course.

Le nombre de nos prisonniers, a-t-on prétendu, s'élève à trente mille, et c'est principalement à la course qu'un semblable résultat doit être imputé.

Mais, pour appuyer une telle assertion, indépendamment de ce qu'en ne protégeant pas nos côtes, on a laissé reprendre beaucoup de prises, et par ce moyen enlever beaucoup de matelots français et ennemis, qui eussent considérablement diminué le nombre de nos prisonniers ; il auroit fallu faire le tableau de nos immenses pertes en ce genre sur les vaisseaux, les frégates et autres bâtimens armés pour le compte de la République ; ensuite tenir en compensation le nombre des prisonniers faits par nos corsaires, prisonniers que l'on a laissé évader par une négligence condamnable ; d'abord en ne faisant pas défiler dans les prisons de France ceux que les corsaires ont déposés en Espagne, et ensuite en laissant ceux qui étoient en France dans l'intérieur des terres, où ils jouissoient de leur liberté, et d'où, par l'effet de l'insouciance (qu'il est difficile de caractériser) et à l'aide de la corruption, qu'il est aisé de concevoir, ils s'échappoient de nos ports de mer sur des navires américains, ou plutôt des Anglais masqués qui les conduisoient en Angleterre, et dont les capitaines recevoient les primes que le gouvernement anglais accorde pour prix de ces enlèvemens.

On auroit dû dire aussi que les hommes qui s'embarquent sur les corsaires ne sont pas tous marins ; qu'il y en a très-peu ; et que, dans le nombre des marins, il y en a beaucoup d'étrangers, et que ce sont autant d'auxiliaires que la course enlève à l'Angleterre. Ne perdez pas de vue, citoyens représentans, que la République, sans commerce et presque sans marine, a trouvé dans la course une école primaire pour les marins tellement propre à servir dans peu sur les vaisseaux de l'Etat, que cette navigation fait éprouver de plus grandes fatigues, et a des risques plus multipliés.

Que l'on fasse un tableau, où, d'une part, on établira le nombre des bâtimens de l'Etat et des matelots pris sur ces bâtimens ; que l'on compense les navires et les matelots pris par eux ; que, d'un autre côté, l'on compte les corsaires, leurs forces et les matelots que nous avons perdus ; mais que l'on tienne aussi en compensation les bâtimens, les matelots et les richesses que nous avons pris sur l'ennemi, et que l'on ajoute à ce calcul les marins que la course a formés pour la République : alors seulement on pourra juger qui de notre marine militaire ou de nos corsaires a le plus nui à l'Angleterre.

Les Anglais eux-mêmes ont si bien reconnu que la course est le moyen le plus propre à nuire au commerce de l'ennemi, que, dans la dernière guerre, leurs corsaires firent dix fois plus de mal à notre commerce, alors florissant, que leur formidable marine militaire.

Que l'on ne s'arrête pas à cette froide énumération des maux que coûte telle ou telle entreprise dans la guerre. Ah ! sans doute, les guerres sont le plus grand fléau pour l'espèce humaine ; mais si l'on opposoit ces perfides calculs aux victoires de Jemmapes, de Fleurus, de Lodi et d'Arcole, on pourroit, en rappelant le prix qu'elles nous ont coûté, refroidir les ames, attiédir l'enthousiasme et diminuer la reconnoissance nationale : et telle est l'affreuse situation d'un peuple en état de guerre, qu'alors même que le philosophe s'afflige des malheurs

de l'humanité, l'homme d'État et le bon citoyen doivent se réjouir, si l'on impose à l'ennemi de leur liberté une somme de maux plus forte que celle que leur pays a encourue.

On a prétendu qu'il ne falloit pas protéger la course sans mesure : a-t-on prétendu parler ainsi d'une protection contre les lois, ou d'après les lois ? Certes, si on a entendu parler d'une protection contraire aux lois, il ne peut exister qu'une opinion à cet égard : la course contraire aux lois ne seroit autre chose qu'un brigandage, et cette pensée est affreuse. . . . . Mais auroit-on voulu censurer notre législation, et méconnoître que les lois sont la seule mesure des droits des citoyens et des devoirs des ministres à en assurer l'exécution? S'il en étoit autrement, la confusion des devoirs et des droits, funeste résultat de la confusion des pouvoirs, attesteroit l'insubordination des ministres et la non existence de la constitution.

Les Français sont le peuple de l'Europe dont la législation maritime soit la plus complète, et repose avec le plus de clarté sur les principes de la justice.

Notre législation ancienne est avérée et reconnue de tous les peuples maritimes; les réglemens de 1744 et et 1778 sont devenus la base de la législation des Européens : ces réglemens ont établi les formalités d'après lesquelles nos amis doivent être distingués de nos ennemis; et si, contre toute apparence, par défaut de précaution, les neutres négligent de se munir des titres protecteurs de leur neutralité, à qui pourroient-ils s'en prendre, si ce n'est à eux-mêmes, puisque, si nous n'exigions pas d'eux les signes propres à les reconnoître, bientôt les Anglais pourroient faire leur commerce impunément, alors même qu'ils anéantiroient le nôtre : mais ne vous en laissez pas imposer par les clameurs de ces prétendus neutres.

L'Angleterre, à l'aide de ses intrigues et de sa corruption, a souvent trompé les ministres des puissances étrangères, au point de leur faire réclamer comme sujets des États qu'ils représentent des ennemis de la Répu-

blique ; plus d'un exemple atteste que des consuls ont réclamé devant les tribunaux des capturés dont les tribunaux ont reconnu la légitimité de la capture ; et une lettre trouvée dans un navire pris prouve par quel moyen on parvient à tromper les ambassadeurs, et à leur faire faire des réclamations en faveur des Anglais.

Voudroit-on s'élever contre la loi du 29 nivose, et prétendre qu'elle est contraire au droit des gens ? Mais le droit des gens n'est autre chose qu'un contrat de peuple à peuple, qui oblige chacun des contractans, comme un contrat entre deux particuliers engage chacun d'eux, et qui est annullé par le fait du premier qui l'enfreint. Eh bien ! qui a enfreint le premier ce contrat sacré qui faisoit du pavillon l'égide des propriétés des puissances non belligérantes ? N'est-ce pas l'Angleterre qui, la première, a saisi des navires neutres, parce qu'ils étoient chargés de denrées recueillies dans nos colonies ! N'est-ce pas elle qui a arrêté tous les navires neutres qui apportoient des vivres en France, sous le ridicule prétexte qu'elle assiégeoit la République ? Qu'ont fait alors les puissances neutres pour faire respecter leurs droits, et punir l'insolence de l'Angleterre ? rien. Dans le cas contraire, qui peut nous contester que l'Angleterre nous a, par ses crimes, fait rentrer dans nos droits primitifs ; que l'agression a légitimé la représaille et tous les moyens pour lui nuire ?

Que ceux qui calomnient notre législation se rappellent qu'au commencement de la révolution, le gouvernement français proposa à toutes les puissances de continuer à respecter pendant la guerre le commerce des particuliers. . . . . Quelle est la puissance qui accepta ces propositions ? . . . . aucune. Et n'est-ce pas encore l'Angleterre qui, fidèle à son système exterminateur, s'opposa le plus fortement à la sanction de ce projet, propre à diminuer les calamités de la guerre, à faire un grand pas vers la réconciliation des peuples, et à l'illustration de notre siècle ?

Représentans, faites que la course anéantisse le com-

merce anglais et son gouvernement odieux ; faites que nos corsaires soient une ligne à opposer aux flots de sang et de crimes dont il veut inonder l'Europe et submerger la République ; délivrons les peuples de sa tyrannie : les peuples délivrés voueront ce gouvernement à l'exécration des races futures, et vous, vous serez l'objet de la reconnoissance de vos contemporains et de la postérité.

Vive la République !

Bordeaux, le 15 thermidor an septième de la République.

Suivent un grand nombre de signatures.

---

*Extrait de quelques lettres trouvées dans la boîte aux lettres du navire danois l'*Antoinette*, et adressées à divers négocians anglais dans les possessions indiennes de la Grande-Bretagne.*

N°. 87.

C. S. Blaks veuve et compagnie, à James M. Taggar Esqr à Calcuta. — Copenhague, le 7 novembre 1798.

C'est avec bien du regret que nous vous envoyons ci-joint la copie notariée des sentences passées en France contre le navire la *Juliana Maria* et sa cargaison, par lesquelles le tout a été condamné dans toutes les instances, malgré qu'on ait fait toute la défense possible par les plus habiles avocats, aussi bien que par l'entremise de notre gouvernement, par notre ministre danois, et le consul-général à Paris, et le consul danois à Nantes, et par nos amis et nos agens, auxquels nous avons donné pouvoir d'agir pour nous en réclamant toute notre propriété : nous avons même apporté à cette affaire toute l'attention qu'elle exigeoit, et nous n'avons épargné aucune peine pour obtenir que

le navire et sa cargaison soient relaxés ; mais tous nos efforts ont été vains. La circonstance infortunée du *Bornholm*, capitaine Mossin, qui a été amené à Nantes, a beaucoup contribué au mauvais sort de tous les navires danois des Indes conduits en France alors. *La conduite très-imprudente du capitaine Mossin, de laisser prendre tous ses papiers particuliers, qui prouvoient incontestablement que la propriété étoit anglaise*, a opéré une grande sensation contre les autres navires, dont le sort fut décidé du moment que le propriétaire du corsaire publia dans toutes les gazettes de France la lettre particulière originale qui fut trouvée à bord du *Bornholm*, etc. etc.........

N°. 67.

Duntzfeld et compagnie, à MM. Stéphens et Cockille, au fort Saint-Georges. — Copenhague, le 8 *novembre* 1798.

En vous communiquant l'événement désagréable du navire le *Bornholm*, capitaine Mossin, il a été pris par un corsaire français, et amené à Nantes. Quoiqu'on n'ait épargné aucune peine et soins *que l'imagination humaine puisse suggérer* pour faire relaxer ce navire et sa cargaison, et avec l'*assistance de notre gouvernement*, nous sommes très-fâchés de vous informer qu'il a été condamné dans les trois instances.

N°. 77.

Duntzfeld et compagnie, à MM. Cambell et Ratelisse, à Calcuta. — Copenhague, le 24 *novembre* 1798.

Le *Duntzfeld* n'y étoit point encore parvenu (à Bordeaux) le premier de ce mois, et l'on supposoit généralement qu'il avoit été repris par quelque navire anglais en croisière : *plût à Dieu que cela fût!* mais on ne peut guère y compter. A tout événement, nous écrivons ce soir à M. Dreyer, notre ministre à Paris, et à M. Vonhemert, notre consul à Bordeaux, pour réclamer leurs bons offices en faveur des personnes détenues ; et nous les prions en outre de prendre *toutes les mesures nécessaires*, en cas que le *Duntzfeld* fût conduit dans quelque port de France, pour faire une réclamation, *quoique, à en juger par les précédens, la propriété seroit perdue sans aucune perspective de restitution*.

N°. 77 (A).

Duntzfeld et compagnie, à MM. Cambell et Ratelisse, à Calcuta.

Cette procuration donnant à ces messieurs la faculté de substitution, s'ils jugeoient que cela fût nécessaire en Irlande, *et seront prudens à cette occasion ; et nous avertissons nos amis que nous savions qui attendoient des consignations par le* Duntzfeld*, de ne point s'en mêler ; ce qui pourroit tirer à conséquence sérieuse.*

N°. 88 (A).

Duntzfeld et compagnie, à Peter Villiams Borner, à Frédérick Nagor.

On se consoleroit qu'il auroit été repris (le *Duntzfeld*) par un croiseur anglais ; ce qui s'est réalisé. Une frégate anglaise, *la Diane*, l'avoit pris ; mais en même - temps que la nouvelle de *cet heureux accident* nous parvint, nous reçûmes aussi la triste nouvelle que le navire avoit péri sur les côtes d'Irlande.........
Il étoit toujours mieux de voir cette propriété au fond de la mer, qu'entre les mains des pirates français.

Le juge-de-paix de l'arrondissement Dominique, canton de Bordeaux, certifie que les extraits ci-dessus et des autres parts ont été tirés mot à mot des traductions des lettres trouvées à bord du navire l'*Antoinette*, et que les originaux vont être remis au greffe du tribunal de commerce. Bordeaux, le 11 thermidor an 7.

Signé, Lavielle, *juge-de-paix.*

DE L'IMPRIMERIE NATIONALE.
Fructidor an 7.

